

岡崎市地域公共交通網形成計画の策定について

1 岡崎市の公共交通の取り組み

(1)これまでの取り組み

高齢社会の進展や、中心市街地の衰退、マイカー社会の進行などの社会問題へ対応するため、自動車に過度に依存した交通体系から、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に安心して移動でき、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系への転換をめざして、交通施策について体系的に取りまとめた「岡崎市総合交通政策」を策定し取り組みを推進してまいりました。

また、同時に公共交通の活性化及び再生に必要な施策などを取りまとめた「岡崎市地域公共交通総合連携計画」を策定し、国の支援を受けながら額田地域の乗合タクシーの導入など地域内交通の整備や、交通事業者との連携によるバスロケーションシステムやバス停上屋の整備などバス利用環境の改善施策など様々な取り組みを実施し目標に向け着実に前進してきました。

【公共交通ネットワーク】



【地域内交通の導入】



【バス停上屋の整備】



【バスロケーションシステムの導入】



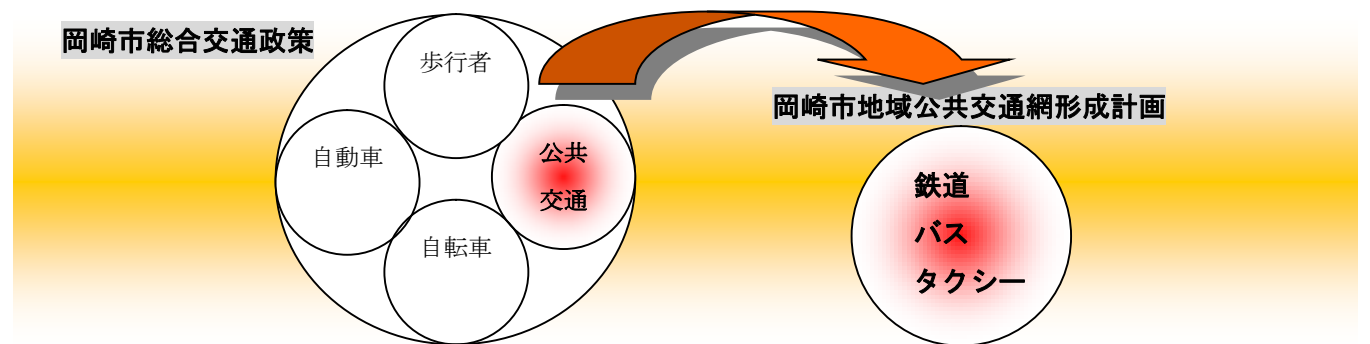
(2)今後の取り組み

これまでの取り組みを進めるなかでも、社会の潮流として、少子化や高齢化の進展による超高齢社会の到来、東日本大震災を契機とした防災意識の高まり、健康や観光への関心の高まりなど交通を取り巻く環境も変化してきました。

また、国においては交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する「交通政策基本法」が制定されるなど交通の分野における取り組みの方針が示されたことのほか、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、交通政策基本法の理念を踏まえた持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の取り組みとして、地域がイニシアチブを持ちまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを確保していくことが求められるようになりました。

2 地域公共交通網形成計画の策定にあたって

本市ではこれまでの取り組みの評価のほか、社会や国等の動向を踏まえ、平成 26 年度から平成 32 年を計画期間とする新「岡崎市総合交通政策」を策定し取り組みを進めるほか、「岡崎市総合交通政策」の公共交通部分の取り組みを抜き出し、公共交通施策の実施計画として以前策定した「岡崎市地域公共交通総合連携計画」の後継計画として**地域公共交通網形成計画**を作成し、さらなる取り組みの推進を図っていきます。



3 岡崎市総合交通政策における課題の整理

総合交通政策の策定における目標設定のため、本市ではこれまでの取り組みの評価のほか、交通を取り巻く現状、社会や国等の動向を踏まえ課題を整理し目標及び目標実現に向けた基本方針を定めました。

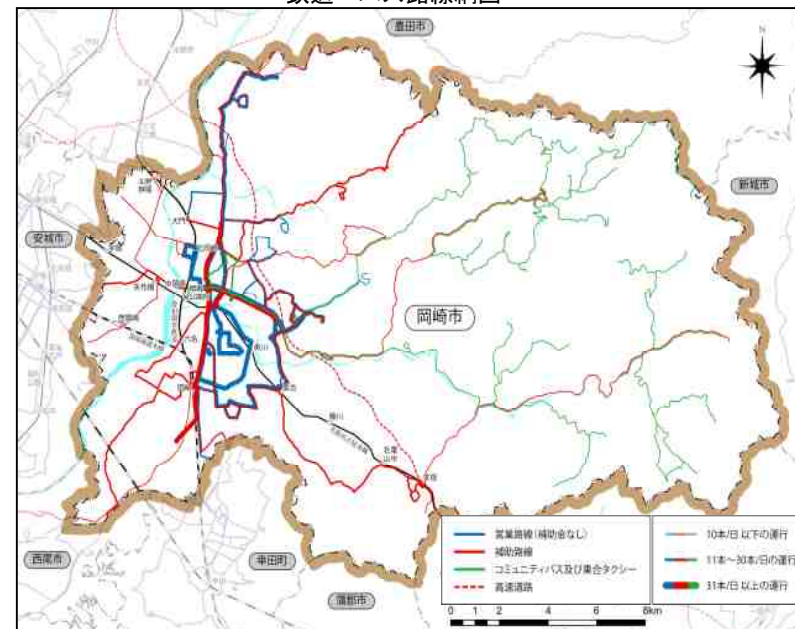
(1)交通に関する現状と特性

交通に関する現状と特性について旧総合交通政策の基本目標ごとに整理します。

《基本目標① 人にやさしく安全安心な交通体系の整備》

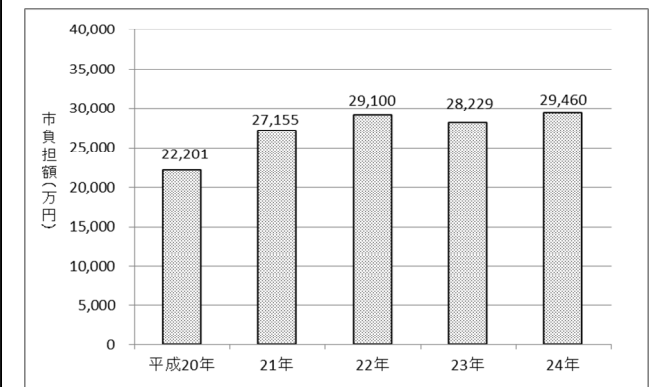
- 名鉄東岡崎駅やＪＲ岡崎駅を中心に放射状のバスネットワークが形成（多くの路線が公共の補助金等により運行維持、バス路線の維持に必要な市負担額は約３億円で微増傾向）
- バス停の待合環境整備（上屋整備 57 箇所、ベンチ設置 64 箇所、バスロケーションシステム標識導入 30 箇所（H21 年度に利用者 100 人/日を超える 133 箇所を対象）、概ねのバス停でＱＲコードによるバス運行情報を提供
- 鉄道駅のバリアフリー化率は約６割（全 16 駅のうち９駅が対応済み）、ノンステップバスの導入率は約４割（民営・市委託路線 全 127 両のうち 49 両が導入済み）
- まちなかの幹線道路を中心に歩道は設置されるものの、歩道の連続性が確保されない路線も存在

鉄道・バス路線網図



（資料：名鉄バス、岡崎市）

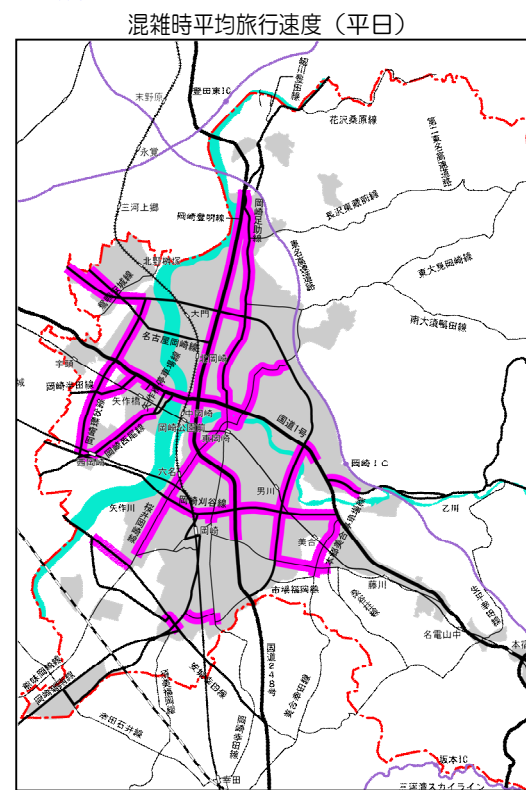
バス路線維持に必要な市負担額の推移



（資料：岡崎市）

≪基本目標② まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備≫

- 名鉄東岡崎駅・ＪＲ岡崎駅周辺及び岡崎インターチェンジを連絡する幹線道路等の混雑時平均旅行速度は 20 km/h を下回る
- レンタサイクル利用者は少しずつ増加
- 概ね整備が完了するＪＲ岡崎駅周辺地区
- 整備が進められる名鉄東岡崎駅周辺地区
- 観光入り込み客数は約 460 万人で近年横ばい

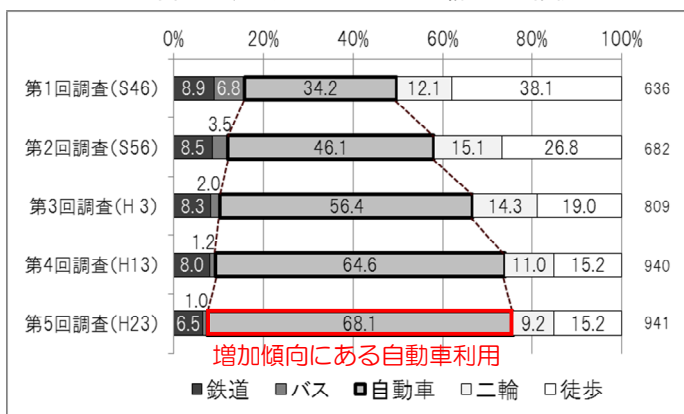


（資料：道路交通センサス平成 22 年度）

≪基本目標③ 環境にやさしい交通体系の整備≫

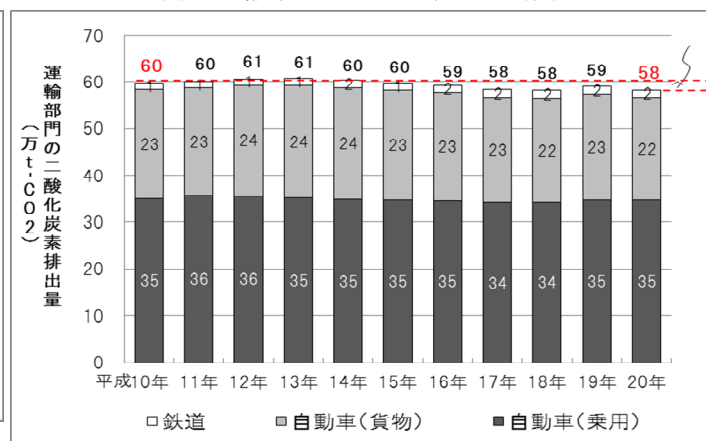
- 自動車等保有台数は増加傾向にあるが近年の伸び率は鈍化
- Ｈ２３年／Ｈ１３年比で自動車利用率は約４％増加、鉄道、バス及び二輪車の利用率は減少
- 岡崎市の運輸部門からのＣＯ２排出量はＨ２０年／Ｈ１０年比約３％削減

岡崎市の代表交通手段別トリップ構成比の推移



（資料：パーソントリップ調査）

岡崎市の運輸部門からの CO₂ 排出量の推移

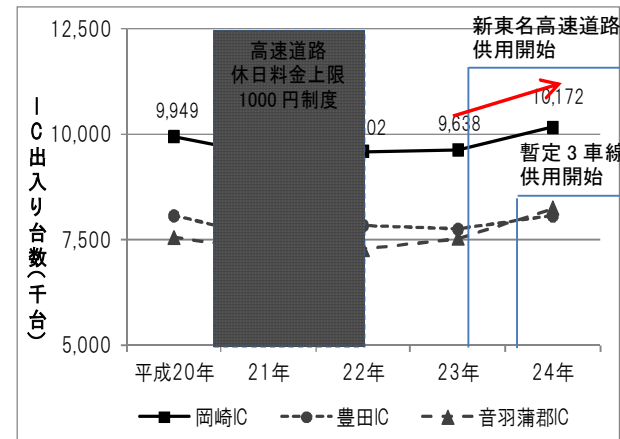


（資料：岡崎市地球温暖化対策実行計画区域施策編：平成 23 年 3 月）

≪基本目標④ 交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備≫

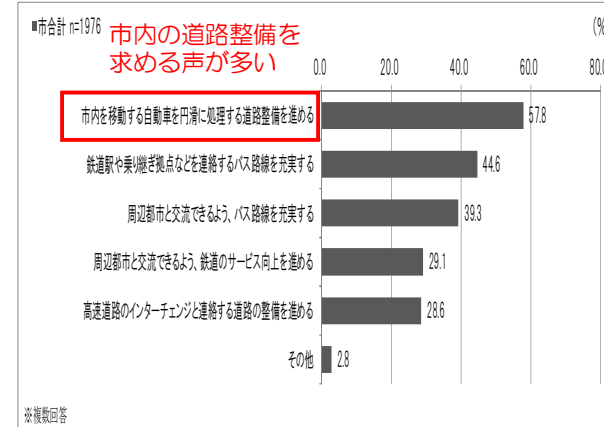
- 岡崎インターチェンジ及び隣接する豊田インターチェンジ、音羽蒲郡インターチェンジとも出入り台数は近年横ばい
- 交流を促進する交通体系の整備として「市内を移動する自動車を円滑に処理する道路整備を進める」に期待
- 幹線道路の交差点等（13 区間 54 箇所及び単独 6 箇所の計 60 箇所）で主要渋滞箇所が存在
- 岡崎市の都市計画道路は、計画決定延長約 240km、改良済・概成済延長約 184km、整備率 77%

岡崎インターチェンジ及び隣接インターチェンジ出入り台数の推移



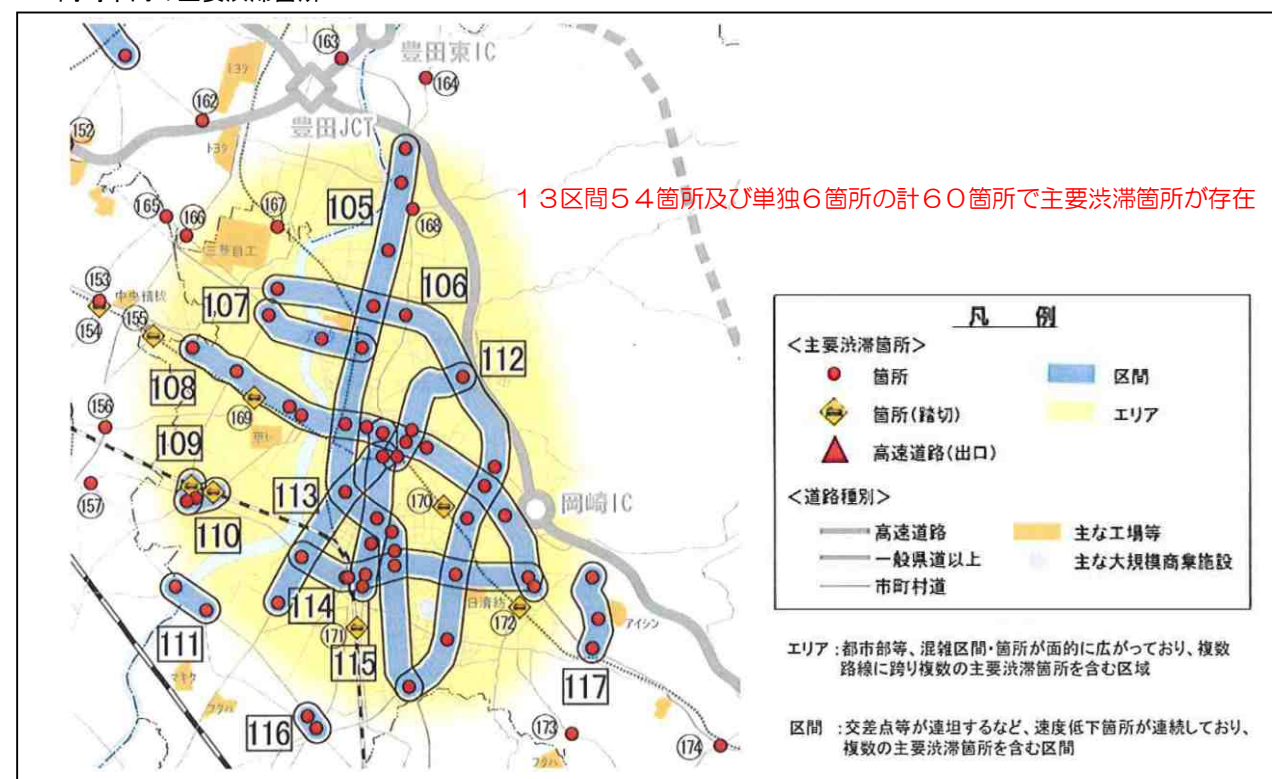
（資料：中日本高速道路）

「交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備」の方向性



（資料：平成 25 年度市民アンケート岡崎市）

岡崎市内の主要渋滞箇所



（出典：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会 WG 資料：平成 25 年 6 月）

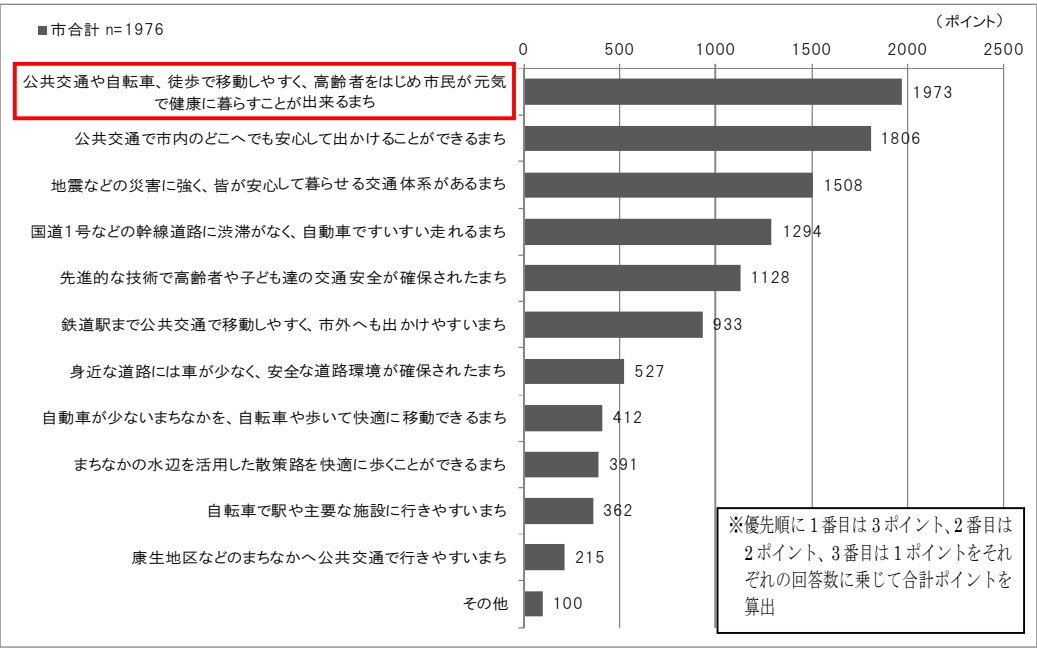
(2)市民意識調査

平成 25 年 10 月実施の市民 5,000 人を対象としたアンケートから市民意識を把握

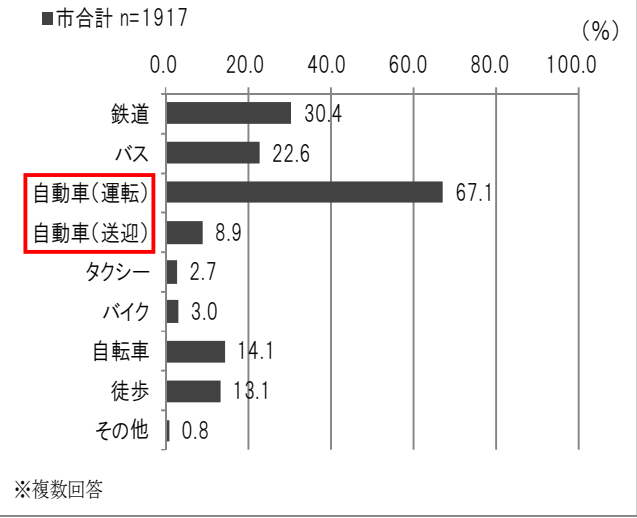
- 岡崎市民が最も優先したい将来のまちの姿は「公共交通や自転車、徒歩で移動しやすく、高齢者をはじめ市民が元気で健康に暮らすことができるまち」
- 移動する交通手段は、全年齢計の自動車が約76%であるが、75歳以上はバスが約47%
- 鉄道の満足度は、「満足とやや満足を合わせた割合」が約57%あり満足度は高いが、不満項目として「運賃が高い」や「駅へのアクセスが悪い」が上位を占める
- バスの満足度は、「満足とやや満足を合わせた割合」が約34%あるが、不満項目として「時刻表どおりに来ない」や「運賃が高い」が上位を占める
- バスの満足度を地区別に見ると、岡崎、矢作、六ツ美地区では、他地区と比較して「不満とやや不満を合わせた割合」が高い

岡崎市の将来の交通の姿（全年齢計）

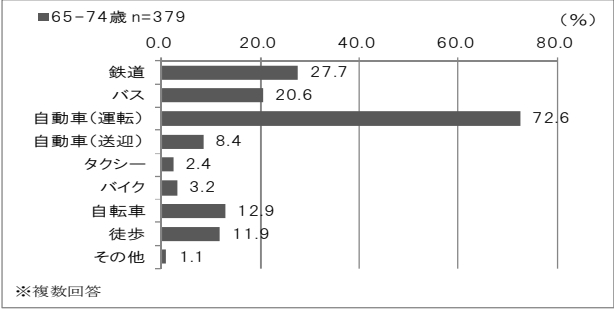
全年齢計では元気に健康で暮らすことができるまちが望まれています



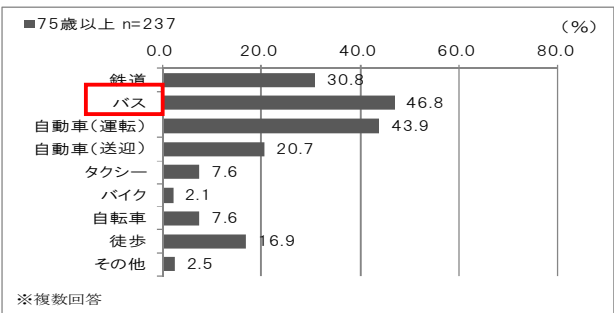
交通手段（市全体）



高齢者の交通手段（65歳～74歳）



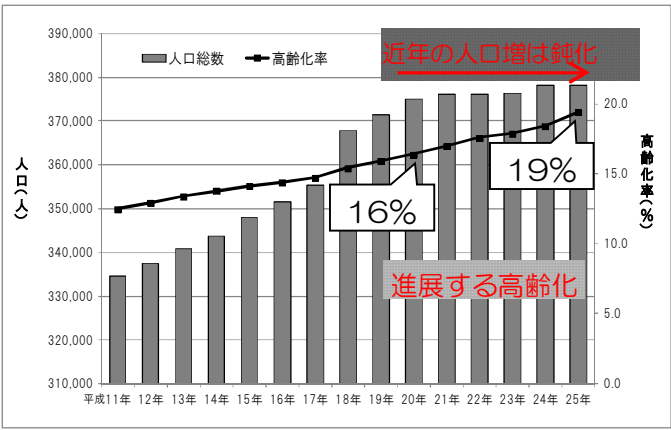
高齢者の交通手段（75歳以上）



(3)交通を取り巻く潮流の変化

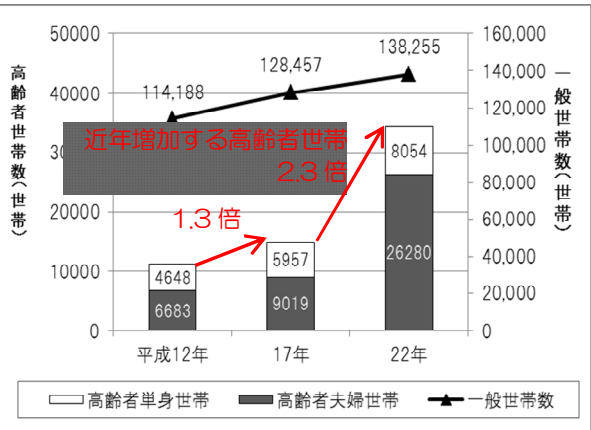
超高齢社会への対応

岡崎市の人口と高齢化率の推移



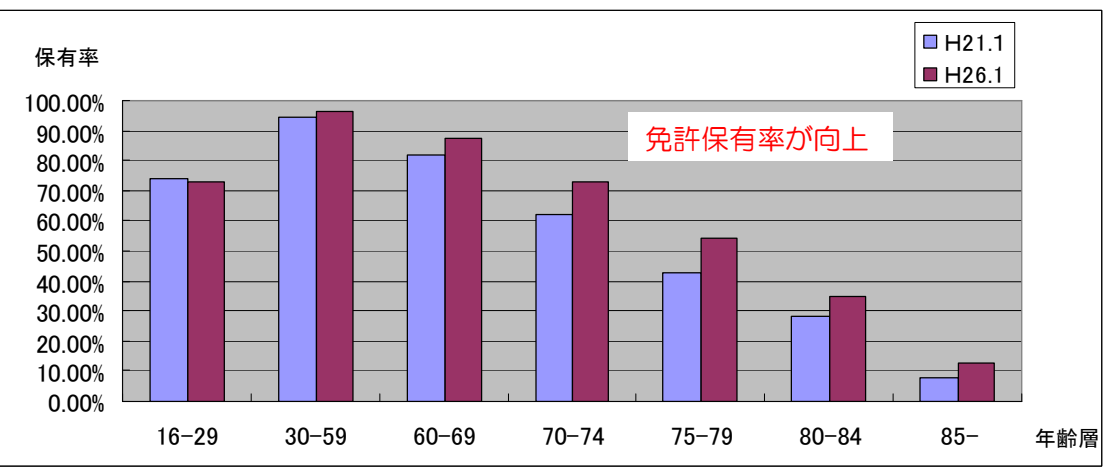
(資料：住民基本台帳)

岡崎市の高齢者世帯の推移



(資料：国勢調査)

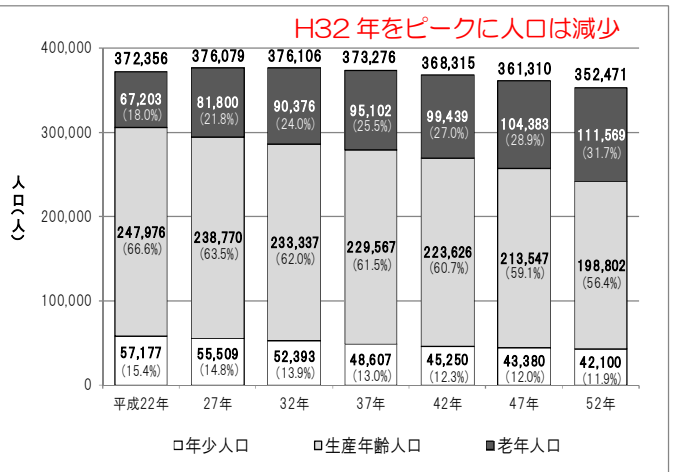
岡崎市の免許保有率の推移



(資料：岡崎市統計、愛知県警察統計)

人口減少社会への対応

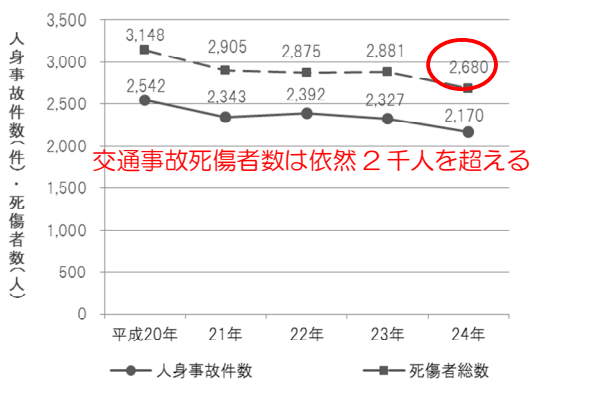
岡崎市の年齢階層別人口の将来見通し



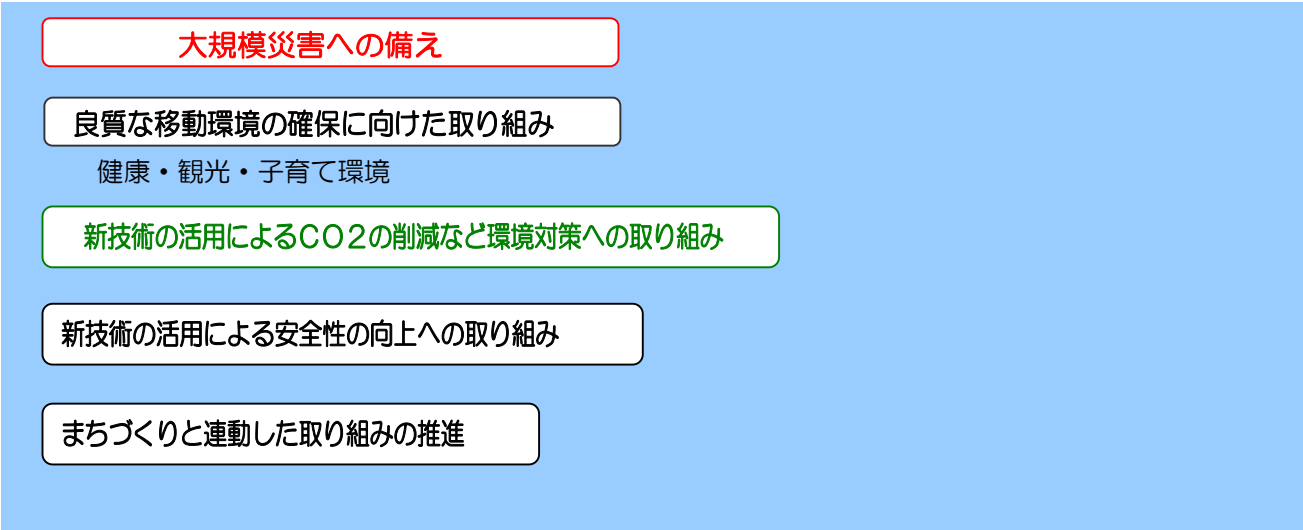
(資料：国立社会保障・人口問題研究所、平成 25 年 3 月推計)

危険な運転から歩行者等を守るための安全安心な交通環境の整備

岡崎市の人身事故件数・死傷者数の推移



(資料：岡崎市第8次・第9次交通安全計画)



(4)前総合交通政策における主要施策・事業の実施による評価

主要施策・事業については概ね実施着手されているが、評価指標で達成できていないものもある。

基本目標の重視項目	数値的目標	目標値	実績値	評価
人にやさしく安全安心な交通体系の整備	バス利用者数（乗客数）の増加	1 9， 7 2 1 人/日 （平成1 9 年度乗客数）	1 8， 2 3 5 人/日 （平成2 4 年度乗客数）	未達成
	公共交通の市民満足度の向上	2 7． 4 % （平成1 8 年度）	4 8． 3 % （平成2 5 年度）	達成
まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備	康生周辺地区の休日の歩行者・自転車通行量の増加	1 5， 1 0 0 人 （平成1 9 年度）	1 9， 2 6 4 人 （平成2 1 年度）	達成
環境にやさしい交通体系の整備	市内自動車からのCO ₂ 排出量削減	5 9 8 千t－c （平成1 0 年度）	5 8 3 千t－c （平成2 0 年度）	達成
交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備	渋滞損失時間の削減	国道1 号 2 0 8 千人h／年・km （平成1 7 年度）	国道1 号 2 4 1 千人h／年・km （平成2 2 年度）	未達成

4 交通に関する課題と改善点

これまでの課題等を踏まえ総合交通政策でその改善点について整理しました

前計画の基本目標	交通に関する課題と改善点
人にやさしく安全安心な交通体系の整備	人にやさしい交通体系の構築（少子化及び高齢化への対応等） - 市民が望む「公共交通や自転車、徒歩で移動しやすく、高齢者をはじめ市民が元気で健康に暮らすことができるまち」の実現に向けた取り組みを行う必要があります。 - 高齢者や来街者、外国人の方にもわかりやすく利用しやすい移動環境を創出する必要があります。 - まちなかと公共交通不便地域を結ぶ“郊外部”など地域の移動ニーズに応じた持続可能で、きめ細やかな移動手段の確保に向けた取り組みを継続する必要があります。
	交通事故の抑制 - 通学路等自転車・歩行者交通量が多い道路においては、安全・快適な歩行者・自転車通行空間の確保とネットワークの形成を図る必要があります。 - 住宅地における良好な居住環境を創出するため、面的な交通安全対策を検討する必要があります。 - 安心安全な移動環境確保のため、交通マナー・モラルの向上が必要です。
	災害への対応 気象災害や大規模地震に対応した防災・減災対策として、災害に強い交通体系づくりを進める必要があります。
まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備	まちなかの活性化 - まちなかの通過交通をできるだけ排除し、まちなかに出かけやすくする必要があります。 - まちなかの移動に適した自転車の活用を図る必要があります。 - 市の玄関口である名鉄東岡崎駅交通結節点整備を促進する必要があります。
	まちの魅力向上 - まちの資産を活用した魅力的な散策空間を創出する必要があります。 - 多様化する移動ニーズや安全で快適な移動環境を確保するため、新たなモビリティへの対応を図る必要があります。
交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備	渋滞の解消 - 広域的な交流促進に向けて東名高速道路及び新東名高速道路インターチェンジや鉄道駅へのアクセス性を向上させる必要があります。 - 主要渋滞箇所の解消を図るため、効果的な道路整備計画の立案とこれに基づく道路整備を実施するとともに、ボトルネック交差点の改良を図る必要があります。 - 豊田市や安城市等隣接都市との連携強化に向けた道路整備を図る必要があります。
	市内、市外の交流促進 広域都市間のアクセス強化を図るため、鉄道機能の強化とともに、バスネットワークの形成を図る必要があります。
環境にやさしい交通体系の整備	環境負荷の軽減 - マイカーに過度に依存する生活を改め、公共交通や自転車等への乗り換えを促すような交通体系づくりを進める必要があります。 - 自動車によるCO₂排出量の削減に向け、次世代型自動車の導入を促進する必要があります。

5 新「岡崎市総合交通政策」の基本目標及び基本方針

岡崎市総合計画に掲げる将来都市像及び岡崎市都市計画マスタープランの基本理念との整合やとりまとめた課題等を踏まえ、これまで進めてきた取り組みを推進する必要があることから、前総合交通政策に掲げた基本理念を踏襲し、防災や観光といった新たな視点を加え、総合交通政策の基本目標及び基本方針を以下に設定しました。

【基本理念】人、まち、環境きらり。岡崎の交通まちづくり

【基本目標】

人にやさしく
安全安心な
交通の実現

- だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備
- 交通事故を抑止する安全な交通環境の形成
- 災害に強い安全安心な交通環境の整備

観光・交流を促進し、
まちの魅力を高める
交通の実現

- 鉄道や基幹バスを軸に、移動しやすいまちなか交通環境の整備
- 市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備
- まちなかを訪れたいくなる快適で魅力的な交通環境の整備

円滑で快適な
交通の実現

- 産業活動を支え、地域間交流を促進する自動車交通の円滑化
- 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備

環境にやさしい
交通の実現

- 自動車に過度に依存しない交通環境の整備
- 市民や企業が自らの交通行動を意識改革

【基本方針】

6 岡崎市地域公共交通網形成計画の基本目標及び基本方針

地域公共交通網形成計画は総合交通政策から公共交通に関する取り組みを取り出し、さらに具体的な施策を検討することから、岡崎市総合交通政策の基本目標と基本方針をなぞらえ岡崎市地域公共交通網形成計画の基本目標や基本方針を作成。

岡崎市地域公共交通網形成計画での基本目標と基本方針

【基本目標】

人にやさしく
安全安心な
公共交通の実現

- だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備
- 災害に強い安全安心な交通環境の整備

観光・交流を促進し、
まちの魅力を高める
公共交通の実現

- 鉄道や基幹バスを軸に、移動しやすいまちなか交通環境の整備
- 市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備

円滑で快適な
公共交通の実現

- 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備

環境にやさしい
公共交通の実現

- 自動車に過度に依存しない交通環境の整備
- 市民や企業が自らの交通行動を意識改革

公共交通の
取り組みを抜
き出し

7 目標実現に向けた主要施策

基本目標	基本方針	主要施策	事業内容	実施主体
人にやさしく安全安心な公共交通の実現	だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備	公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持	バス基幹軸及び地域内交通の確保維持及び改善	岡崎市、バス事業者
		バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備	南北・東西及び環状のバス基幹軸の運行及び改善	岡崎市、バス事業者
		地域内交通の整備	額田地域の乗合タクシー等の運行及び改善など交通不便地域における地域内交通の運行検討	岡崎市、バス・タクシー事業者
		バス路線の確保・維持	赤字バス路線への補助による運行、廃止申出路線を含む既存バス路線の改善	バス事業者、岡崎市
		バス停の待合環境等の整備	バス停上屋ベンチの整備、バスロケ表示機の整備	バス事業者
		交通バリアフリー化の推進	鉄道駅のバリアフリー化、ノンステップバスの導入	鉄道・事業者、岡崎市
		公共交通情報の提供	公共交通マップの配布（多言語化）、協議会ホームページの作成	交通政策会議（法定協議会）
		公共交通利用案内の充実	交通結節点での交通情報の提供	岡崎市ほか
	災害に強い安全安心な交通環境の整備	鉄道輸送の安全確保	愛知環状鉄道の設備修繕等	鉄道事業者、岡崎市
		防災力の強化	災害時における交通事業者との協力体制の構築	岡崎市、鉄道・バス・タクシー事業者
観光・交流を促進し、まちの魅力を高める公共交通の実現	鉄道や基幹バスを軸に、移動しやすいまちなか交通環境の整備	バス走行環境の改善	バス停車帯・バス優先レーンの検討・設置、PTP Sの拡大検討	岡崎市、道路管理者、交通管理者
		まちなか等における既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バス運行	既存バス路線の改善、まちバスの運行改善	岡崎市、バス事業者
		観光交流の促進に向けた交通環境の整備	観光モデルルートの設定 バス・タクシー周遊コースの検討	岡崎市、バス・クシー事業者
	市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備	バス基幹軸と地域内交通の連携	バス基幹軸及び地域内交通の確保維持及び改善、相互の乗継利便の向上	バス事業者、岡崎市
		交通結節点・乗換拠点の整備	交通情報の提供、自転車駐車場の整備 鉄道駅のバリアフリー化	鉄道・バス事業者・岡崎市
円滑で快適な公共交通の実現	市民生活を支える都市内・都市間ネットワーク	隣接都市へのバス路線維持・連携強化	地域間幹線系統（広域バス）の確保維持及び改善、コミュニティバスの相互乗り入れ	バス事業者、岡崎市
		運賃制度の改善、割引制度等の導入	乗継等割引運賃設定、企画切符の発行	バス事業者、岡崎市ほか
		愛知環状鉄道の機能強化	ICカード導入・複線化の検討	鉄道事業者・岡崎市
環境にやさしい公共交通の実現	自動車に過度に依存しない交通環境の整備	交通需要管理(TMD)の実施	通勤等での公共交通利用を促進し自動車交通需要の削減を図る施策実施の検討	岡崎市・交通政策会議（法定協議会）ほか
	市民や企業や自らの交通行動を意識改革	交通行動の変容を促す取り組み	高齢者や中高校生等へのMM（モビリティマネジメント）の実施、事業者や通勤者等へのMMの実施、利用啓発イベント（公共交通に親しむ日）等の実施	岡崎市・バス事業者・交通政策会議（法定協議会）ほか

8 主要施策の実施により期待される交通

基本目標の実現のための施策の実施により日常生活で期待される効果は次のとおりです。

基本目標：人にやさしく安全安心な公共交通の実現

期待される効果

公共交通のサービスが向上し、利用しやすくなります。
災害時の安全性が高まります。
今以上にバスで移動しやすくなります。

成果目標	現況値	目標値
バス利用者数の増加	6 6 6 万人/年（H24 年度乗客数）	現況値以上
公共交通利用の満足度向上	4 8 %（H25 年度市民アンケートにおける鉄道、バス利用者の満足度）	5 0 %以上
公共交通利用の不満減少	2 4 %（H25 年度市民アンケートにおける鉄道、バス利用者の不満割合）	2 4 %未満
災害時の安全性向上	－	3 橋（橋梁下部工耐震化）

基本目標：観光・交流を促進し、まちの魅力を高める公共交通の実現

期待される効果

まちなかへのアクセスや、まちなかでの乗り継ぎが便利になります。
まちの魅力が高まり、まちなかや観光施設へ出かける人が多くなります。

成果目標	現況値	目標値
公共交通利用者数の増加	2, 9 9 3 万人/年（H2 4 年度鉄道乗客数 2, 3 2 7 万人、バス乗客数 6 6 6 万人）	3, 0 0 0 万人/年以上
まちなかの鉄道駅や主要なバス停の利用者数の増加	1 0 0, 6 9 9 人/日（H2 4 年度、鉄道駅は岡崎駅、東岡崎駅、岡崎公園前駅、中岡崎駅、主要バス停は岡崎駅前、東岡崎、康生町、中岡崎）	1 1 万人/日以上
まちなかの自転車駐車場の利用台数の増加	5, 6 6 3 台（H24年度、岡崎駅、東岡崎駅、岡崎公園前駅、中岡崎駅）	6, 0 0 0 台以上

基本目標：円滑で快適な公共交通の実現

期待される効果

公共交通で市外へ行きやすくなります。
生活行動範囲が広がります。

成果目標	現況値	目標値
公共交通利用者数の増加	2, 9 9 3 万人/年（H2 4 年度鉄道乗客数 2, 3 2 7 万人、バス乗客数 6 6 6 万人）	3, 0 0 0 万人/年以上

基本目標：環境にやさしい公共交通の実現

期待される効果

自動車以外の交通手段を利用する人が多くなります。
公共交通の利用機会が増えます。
環境にやさしい交通環境が実現されます。

成果目標	現況値	目標値
自動車以外の交通手段利用率の向上	42％（H25年度市民アンケート）	45％以上 （自動車利用率3％削減）
公共交通の利用機会の増加	30％（H25年度市民アンケート）	40％以上